

慶州と日本列島の交通（巻頭エッセイ）

著者	李 成市
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	236
ページ	1-1
発行年	2015-05
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00003202

李 成 市

慶州と日本列島の交通

慶州は、朝鮮半島の東南部に位置し、四方を大小の山岳で囲まれた盆地には、西川、北川、南川の三つの河川が流れる。約四キロメートル四方の平坦部の中心に、南川が蛇行して形成された河岸段丘があって、そのマウンドには周囲に土石混築の城がめぐらされた半月城がある。ここは五世紀末から九三五年の新羅滅亡まで王宮地域と推定されている。

新羅は、朝鮮半島の東南隅に偏したこの慶州の地を基盤に発展し、やがて百済、高句麗を倒して半島の覇者になる。元来、慶州には地縁的血縁的な六つの集団がこの盆地に盤踞し、かれらが結集して支配集団を形成していた。それらの集団の首長層は盆地の中核地域にも巨大な墳墓を形成していたが、やがて特定の部族の王族血縁集団が王統を継承し、王権が強化されると半月城の北側に官衙地域が形成され、慶州盆地は半月城を中心に、東西、南北に碁盤の目の如く道路が敷かれ、各部族の根拠地であった六部はかつての部族的性格を薄め行政区画化していった。およそ七世紀後半を画期とする。

なぜ、半島東南隅の慶州を拠点とする新羅が三国の覇者になるまでに成長発展していったのだろうか。慶州は周辺を山岳に囲まれ、防御するには適した肥沃な盆地ではあるが、それだけでは、その後の新羅発展の要因とはなりえない。ところで崔永俊氏の『嶺南大路』（高麗大学校民族文化研究所）によると、博多と瀋陽とを結んだ線上に、朝鮮半島歴代の主要都市が展開したという。実際に、北から平壤、開城、ソウ

ル、金海などの都市がそれらに該当する。この線上の南方には南漢江と洛東江を結ぶ約五〇〇キロの内陸河川が小白山脈を隔ててはいるものの、二つの大河がソウルと金海を連結して、内陸交通の大動脈をなしていた。朝鮮半島は、中国大陸と日本列島を結ぶ交通路の役割を果たしていたがゆえに、博多と瀋陽を結ぶ線上に歴代主要都市が存在するというのである。

しかしながら、慶州は、この線上からはやや隔てた位置にあり、崔永俊氏の仮説は当てはまらないようにもみえる。なぜ、古代の慶州は『新羅千年の都』となり、膨大な人口（『三国遺事』は九世紀に一七万戸と伝える）を抱える都市になりえたのか。

最近、蔚山伴陽洞から、古代より近世に至る港湾施設が発見され、ここが古くから外港として利用されていたことが判明した。港湾施設の遺跡からは、六〇〇年前後に編年される慶州の王宮クラスと同型の瓦が出土しており、新羅が早期に国家的な港湾施設を造営したことが明らかになった。慶州は至近距離にある蔚山から列島と密接に結ばれていたことになる。

要するに、慶州の発展は、古くから日本列島との交通が大きな役割を果たしていたとみられるのである。それを裏付けるように、慶州の古墳などの遺跡からは日本列島で産出する遺物が多数出土する。新羅の繁栄が日本列島との交通や交易に関わっていたことは崔永俊氏の仮説を補強するものでもある。古来、朝鮮半島に栄えた諸都市は中国大陸と日本列島との交通と深くかかわっていたのである。

り そんし／早稲田大学文学学術院教授

朝鮮古代史専攻。博士（文学）。著書に『東アジアの王権と交易』『古代東アジアの民族と国家』『東アジア文化圏の形成』『創られた古代』などがある。